

тура», Вип.429. – Львів, 2001. – С.26-29.

Получено 28.03.2008

УДК 711.455

Л.Н.ШВЕЦ

Харьковская национальная академия городского хозяйства

АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА МАЛОГО И СРЕДНЕГО ГОРОДА

Анализируются факторы структурно-функциональной организации железнодорожных вокзальных комплексов малых и средних городов.

В эпоху активной технизации среды жизнедеятельности человека актуальным вопросом становится, как указывают многие исследователи, проблема ее гуманизации и обеспечения эффективного функционирования, что достигается рациональной структурно-функциональной организацией [1, 3, 5-9]. С особой остротой эти вопросы проявляются при формировании железнодорожных вокзальных комплексов (ЖВК). Их особенность заключается во взаимосвязи между технической и социальной подсистемами урбанизированной среды. Роль ЖВК состоит в обеспечении эффективного функционирования транспортной инфраструктуры систем населенных мест и города. Изучение взаимовлияния транспортной системы населенных мест (СНМ) и пассажиропотока, технологические особенности работы транспортной подсистемы ЖВК, а также функционально-планировочные особенности общественно-транспортных комплексов отражены в работах Г.А.Гольца, Г.Е.Голубева, Н.В.Максименко, Е.В.Васильева, Н.П.Правдина [2-5, 8] и др. Исследование аспектов функционирования и развития малых городов проводилось Е.М.Марковым, В.Н.Лотухиной [6, 7]. Тем не менее, выявление факторов взаимовлияния функционально-планировочной структуры ЖВК и малого города остается мало изученными. Под структурно-функциональной организацией ЖВК следует понимать определенное территориальное устройство функциональных блоков и их планировочные связи.

Решая задачу выявления факторов формирования структурно-функциональной организации вокзальных комплексов интересно обратиться к ЖВК малых и средних городов. Именно в малых и средних городах (в силу их небольших территориальных размеров и небольшого количества населения) наиболее ярко «проявляются» внешние градостроительные факторы, оказывающие влияние на развитие всех их

подсистем, в том числе ЖВК.

Для малых и средних городов вокзальный комплекс выполняет особую роль, поскольку:

- является важнейшим и часто единственным транспортным узлом, обеспечивающим внешние связи города с другими населенными пунктами;
- «стягивает» существующие внутренние планировочные связи и стимулирует развитие новых функционально-планировочных элементов;
- на его базе формируются общественный подцентр, конкурирующий, а иногда и «поглощающий» общегородской центр;
- имеет круглосуточный режим работы;
- является важнейшим композиционным узлом в пространственной структуре города, выступая своеобразной «визитной карточкой» и «воротами», формирующими первое впечатление о городе.

Исследования ЖВК показали, что существует две основные группы факторов, которые определяют характер требований к его структурно-функциональной организации:

- особенности пассажиропотоков, локализующихся на ЖВК;
- градостроительные условия формирования комплекса.

Например, если на ЖВК преобладают пассажиропотоки с жестким регламентом пребывания (трудовые маятниковые мигранты), то важнейшим становится функционально-планировочный блок, обеспечивающий беспрепятственную высадку-посадку транзитных пассажиров с подвозящего транспорта (маршрутный автобус) на доставляющий (электропоезд). В то же время на ЖВК с преобладанием пассажиров, ожидающих пересадки (посадки) длительное время (0,5-1,5 ч и более) необходимо формирование развитых зон рекреации, общественного обслуживания и питания.

Изучение качественных и количественных характеристик пассажиропотока, локализующихся на ЖВК, позволило выявить следующие определяющие их факторы:

- 1) место размещения в структуре транспортно-коммуникационных коридоров региона;
- 2) размещения малого и среднего города в структуре СНМ относительно города-центра, определяющего особенности маятниковой миграции (трудовой, культурно-бытовой);
- 3) характер железнодорожной станции (линейные, узловые стыковочные, транзитные обходы и развязки), определяющей количество транзитных пассажиров.

На особенности формирования ЖВК влияют два последующих

градостроительных уровня:

1. На уровне «город» характеристики ЖВК во многом обуславливаются его местом размещения относительно общегородского центра.

2. На уровне «участок» особенности ЖВК зависят от формы участка, характера примыкающих транспортных магистралей и функциональных характеристик застройки.

Изучение градостроительных ситуаций, выявило несколько типов размещения ЖВК города по отношению к общественному центру:

- Центральный тип характеризуется размещением ЖВК в центральной части малого города с развитыми подсистемами городского транспорта, общественного обслуживания для пассажиров и городского населения. Пространственное и композиционное развитие комплекса характеризуется как компактное. В качестве примеров можно привести ЖВК таких городов, как Иловыйск Донецкой области, Яготин Киевской области, Лозовая Харьковской области, Яремча Ивано-Франковской области.
- Срединный тип размещения ЖВК характеризуется активным развитием его пространственной структуры вдоль основных магистралей, соединяющих его с общественным центром линейной конфигурации. Примерами такого формирования служат ЖВК в городах: Люботин, Змиев Харьковской области, Дрогобыч Львовской области, Коломыя Ивано-Франковской области.
- Периферийный тип размещения ЖВК формируется как подцентр общественного обслуживания, второй по рангу в городской структуре. Формы его развития могут быть разными: компактными, линейными, блочными. Примерами служат ЖВК городов Купянск, Дергачи Харьковской области,

В зависимости от градостроительных условий (расположения ЖВК по отношению к железнодорожным путям и способа примыкания основных городских магистралей) существует несколько принципиальных схем развития ЖВК:

- компактная схема развития ЖВК (Иловыйск, Красноград);
- линейная схема развития ЖВК (Яремча, Мерефа, Дрогобыч, Балаклея);
- расчлененная схема развития ЖВК (Люботин, Купянск).

Таким образом, изученные факторы формирования структурно-функциональной организации ЖВК можно сгруппировать и представить в виде структурно-логической блок-схемы (рисунок).



Структурно-логическая схема исследования факторов формирования ЖВК.

1.Білоконь Ю.М. Проблеми містобудівного розвитку територій / За ред. І.О.Фоміна. – К.: Укрархбудінформ, 2001. – 79 с.

2.Васильев Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов. – М.: Стройиздат, 1967. – 276 с.

- 3.Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152 с.
- 4.Гольц Г.А. Транспорт и расселение. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
- 5.Максименко Н.В. Объединенные общественно-транспортные комплексы. – М.: ЦНТИ по гражданскому стр-ву и арх-ре, 1968. – 80 с.
- 6.Марков Е.М., Бутузова В.П. Малые города. – М.: Стройиздат, 1985. – 238 с.
- 7.Лотухина В.Н., Водзинский Е.Е., Топалаев В.В. Развитие малых городов УССР. – К.: Будівельник, 1988. – 105 с.
- 8.Правдин Н.П., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. – М.: Транспорт, 1990. – 246 с.
- 9.Фомин И.А. Город в системе населенных мест. – К.: Будівельник, 1986. – 111 с.

Получено 14.03.2008

УДК 72

Е.Ю.УСАЧЕВА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ РЕКРЕАЦИОННОЙ СРЕДЫ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ГОРОДАХ УКРАИНЫ

Приводятся результаты натурного обследования детских железных дорог в городах Украины и характеристика их планировочной структуры и градостроительного размещения в городской среде. Даны рекомендации по совершенствованию формирования рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог.

В Украине фактически разрушена инфраструктура организации отдыха детей в природной среде из-за отсутствия госбюджетного финансирования этих объектов. Перестали функционировать лучшие детские парки в Сумах, Харькове, Симферополе и других городах, что значительно ухудшило показатели рекреационного качества городской среды. В современных условиях необходима разработка новой концепции организации отдыха детей в городах Украины с учетом особенностей их эксплуатации в условиях рыночной экономики.

Необходим творческий поиск инновационной структуры рекреации в городской среде, модернизация и реструктуризация существующих объектов отдыха для детей с максимальным сохранением существующего рекреационного потенциала в городах Украины. Из функционирующих объектов отдыха в городах Украины наибольшим рекреационным потенциалом обладают детские железные дороги. Их ведомственная принадлежность позволяет им успешно функционировать в условиях рыночной экономики, однако и они находятся в сложных условиях из-за недостаточного внимания городских властей и отсутствия должного финансирования.

Необходим анализ их деятельности с поиском приемов дальней-